



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 103 ]  
No. 103]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 24, 2003/आषाढ़ 3, 1925  
NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 24, 2003/ASADHA 3, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 18 जून, 2003

सं. टीएएमपी/20/2003-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, जलयान-संबंधी प्रभारों में रियायत को कंटेनर जलयानों तक पहुंचाने के लिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटाता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/20/2003-वीपीटी

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

....आवेदक

आदेश

(जून, 2003 के 5वें दिन पारित)

यह प्रकरण जलयान-संबंधी प्रभारों में रियायत को कंटेनर जलयानों तक पहुंचाने के लिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) यह मुख्य रूप से थोक कार्गो प्रहस्तन पत्तन है, इस पत्तन में कोई अनन्य कंटेनर प्रहस्तन सुविधाएँ मौजूद नहीं हैं। बदलती आवश्यकता के अनुरूप, इसने कंटेनर कार्गो प्रहस्तन के लिए बाह्य बंदरगाह में कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने का निश्चय किया है। बाहरी बंदरगाह में एक अधिक गहराई वाला लंगरगाह बनाया गया है जिसमें 98.9 मीटर तक गहराई वाले मुख्य मार्गी पोत स्थान पा सकेंगे।

- (ii) चूंकि कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं के विकास में भारी निवेश की आवश्यकता होती है, और निजीकरण के लिए सरकार द्वारा जारी मार्गदर्शी सिद्धांतों को मद्देनजर रखते हुए भी, इसने इस बर्ध में कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के साथ बीओटी आधार पर तीस वर्ष की अवधि के लिए एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं।
- (iii) वीपीटी में विभिन्न आकारों के कंटेनर जलयानों की पत्तन देयता और मार्गदर्शी शुल्क इसके प्रतिस्पर्धी पत्तन अर्थात् चेन्नई पत्तन में इसी आकार के कंटेनर जलयानों के प्रशुल्कों की तुलना में बहुत अधिक है।
- (iv) तूतीकोरिन पत्तन ने मुख्यमार्ग कंटेनर जलयानों के जलयान-संबंधी प्रभारों में छूट देने का प्रस्ताव किया है और वही हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जा चुका है। चेन्नई पत्तन ने भी मुख्यमार्ग कंटेनर जलयानों के लिए समान रियायत का प्रस्ताव किया है। इस पृष्ठभूमि में, वीपीटी में कंटेनर जलयानों के लिए जलयान-संबंधी प्रभारों, जोकि चेन्नई पत्तन में वर्तमान प्रशुल्क की तुलना में पहले से अधिक है, को कम किए जाने की आवश्यकता है ताकि प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए और अधिक कंटेनर जलयानों को आकर्षित किया जा सके।
- (v) इसने अपने दावे को सिद्ध करने के लिए सीएचपीटी और वीपीटी में लागू पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्कों का तुलनात्मक विवरण भी दिया है। इसने उल्लेख किया है कि पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क का जोड़ (वीपीटी में पहले से लागू 10% छूट प्रदान करने के पश्चात) 10,000 जीआरटी जलयान के लिए 8% तक अधिक है, 20,000 जीआरटी जलयानों के मामले में 2% अधिक है और 27,000 जीआरटी जलयानों के मामले में 11% अधिक है। 27,000 जीआरटी से अधिक वाले जलयानों के लिए, यह अन्तर 24% से 100% के परास में है।
- (vi) चूंकि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के पास 4,00,000 टीईयू की सुनिश्चित मात्रा, सुस्थापित बुनियादी सुविधाएँ और सुविकसित पत्तन का प्राकृतिक स्थितिक लाभ हैं, इसलिए कंटेनर जलयानों को आकर्षित करने के लिए यह अधिक उपयुक्त रहेगा कि वीपीटी में कंटेनरों के लिए जलयान-संबंधी प्रभार चेन्नई पत्तन में लागू प्रशुल्क से कम हों।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, वीपीटी ने कंटेनर जलयानों के लिए पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क के जलयान-संबंधी प्रभार में निम्नलिखित रियायतों का प्रस्ताव किया है :-

- (i) 27,000 जीआरटी तक के कंटेनर जलयानों के लिए पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क की राशि में वर्तमान 10% छूट के स्थान पर 35% छूट दी जाए।
- (ii) 27,000 जीआरटी से अधिक के कंटेनर जलयानों के लिए पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क की राशि में, 12,500 अमेरिकी डॉलर की अधिकतम सीमा के साथ, 25% छूट दी जाए।

3.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी का प्रस्ताव वीसीटीपीएल और संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

3.2 इस प्रकरण की संयुक्त सुनवाई 8 मई, 2003 को वीपीटी परिसर में हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपना-अपना पक्ष प्रस्तुत किया। इस संयुक्त सुनवाई में, विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसएए) ने भी अपना पक्ष लिखित रूप में प्रस्तुत किया।

4. इस मामले में परामर्श संबंधी प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार उपयुक्त पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

5. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर कर आती है :-
- (i) वर्तमान दरमान में सभी कंटेनर जलयानों के लिए पत्तन देयता, मार्गदर्शी शुल्क और बर्थ किराया में 10% रियायत निर्धारित की गई है। उपर्युक्त प्रस्ताव कंटेनर जलयानों की वर्तमान छूट योजना को और अधिक उदार बनाने के लिए है। पत्तन का इरादा कंटेनर व्यापार को आकर्षित करना और बीओटी व्यवस्था के अधीन विकसित समर्पित कंटेनर टर्मिनल का बेहतर उपयोग करना है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया विश्लेषण दर्शाता है कि कंटेनर जलयानों के लिए जलयान-संबंधी प्रभार अब अनुमत 10% छूट के पश्चात् भी पड़ोसी कंटेनर पत्तन से अधिक है। इस पृष्ठभूमि में, वीपीटी के इस प्रस्ताव को संवर्धन प्रदान करने वाले प्रशुल्क निर्धारण के रूप में देखा जाना चाहिए ताकि यह प्रतिस्पर्धी कंटेनर बाज़ार में अपना स्थान बना सके। यहां यह है कि न केवल वीपीटी, बल्कि सीएचपीटी और टीपीटी में स्थापित कंटेनर टर्मिनल भी प्रतिस्पर्धी बने रहने के लिए कंटेनर जलयानों को छूट दे रहे हैं।
  - (ii) यहां एक मत यह हो सकता है कि नियामक को छूट प्रदान करने के प्रस्तावों को अनुमोदित करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए, जिससे सेवा प्रदाता को विपणन में लचीलापन मिल सके और वह उपयोगकर्ता समुदाय को लाभ प्रदान कर सके। जबकि यह स्थिति सामान्यतः स्वीकृत है, यह सुनिश्चित करने के लिए ध्यान रखा जाना चाहिए कि यातायात के एक खण्ड को दी जाने वाली छूट से बाद में चलकर अन्य खण्डों पर बोझ न बढ़े। यदि मात्रा न्यूनधिक रूप से स्थिर रहती है तो एक स्थान पर दी गई छूट का, अब अपनाए जा रहे प्रशुल्क निर्धारण के लागताधिक माडल में अन्य गतिविधि/खण्ड पर प्रतिक्रिया होगी। वीपीटी के मामले में, पत्तन कंटेनर यातायात में बढ़ोतरी की अपेक्षा करता है। निजी टर्मिनल प्रचालक ने भी यही बातें कही हैं। उपयोगकर्ताओं ने इस प्रस्ताव का स्वागत किया है। इसके अलावा, वीपीटी ने संकेत दिया है कि प्रस्तावित छूट के पश्चात् भी वह प्रचालन लागत में आने वाली बढ़त को वसूल करेगा, हालांकि इस कथन को किसी लागत विश्लेषण से पुष्ट नहीं किया गया है। चूंकि ऐसा विश्लेषण प्रशुल्क के केवल एक वर्ग के लिए अलग से नहीं किया जा सकता, इसलिए इसे प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन की कवायद के समय सुविधानुसार किया जा सकता है। जब तक प्रस्तावित छूटों से होने वाले राजस्व नुकसान की पूर्ति के लिए आवश्यक मात्रा तैयार नहीं हो जाती, वीपीटी को प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन में इसे अनुमत नियोजित पूंजी के प्रतिलाभ से ऐसे नुकसान को समायोजित करना चाहिए; इस प्रस्तावित छूट के कारण जलयान-संबंधी गतिविधि के राजस्व में आने वाली कमी की क्षतिपूर्ति के लिए वह अन्यत्र प्रशुल्क वृद्धि की मांग नहीं कर सकता।
  - (iii) यह प्राधिकरण टीपीटी में मुख्यमार्ग कंटेनर जलयानों के लिए छूट योजना पहले ही अनुमोदित कर चुका है। सीएचपीटी द्वारा दिया गया ऐसा ही एक प्रस्ताव हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। सीएचपीटी और टीपीटी के विपरीत, वीपीटी ने यह रियायत न केवल मुख्यमार्गी जलयानों तक बल्कि सभी कंटेनर जलयानों तक पहुंचाने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने आयात और निर्यात दोनों को मिलाकर 150 टीईयू प्रहस्तन करने वाले कोम्बी-जलयानों को ऐसी रियायतें देने की आईएनएसए और एससीआई की मांगें मान ली हैं। इस प्रस्ताव को वीपीटी के वाणिज्यिक विवेक के रूप में देखते हुए, इस प्राधिकरण को इसे अनुमोदित करने में कोई झिझक नहीं है।
  - (iv) यह प्रस्ताव पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क की कुल राशि पर छूट देने के लिए है। आईएनएसए ने अलग-अलग घटकों पर छूट देने का अनुरोध किया है। क्योंकि एकाध मामले में ऐसा भी हो सकता है कि जहां दो प्रभारों में से कोई एक प्रभार्य न हो। यह अनुरोध उचित पाया गया है और इसीलिए इसे स्वीकार किया गया है।
  - (v) सामान्यतः जलयान-संबंधी प्रभारों में किया गया संशोधन भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना के 30 दिन पश्चात् प्रभावी होता है। चूंकि यह मामला प्रभारों में वृद्धि करने का नहीं है अपितु छूट देने और प्रभार्य राशि की अधिकतम सीमा निर्धारित करने के लिए है, इसलिए इस योजना को आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से प्रभावी बनाया गया है। उल्लेखनीय रूप में समर्पित कंटेनर टर्मिनल को 11 जून, 2003 से शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है। इसप्रकार, इस योजना का शीघ्र कार्यान्वयन व्यापार के लिए लाभकारी हो सकता है।

6. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है :-
- (i) 27,000 जीआरटी तक के कंटेनर जलयानों के लिए वर्तमान 10% छूट के स्थान पर पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क की राशि में 35% छूट।
  - (ii) 27,000 जीआरटी से अधिक के जलयानों के लिए पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क की राशि में अधिकतम वसूली 12,500 अमेरिकी डॉलर की शर्त पर 25% की छूट।
  - (iii) यह छूट समर्पित कंटेनर जलयानों के साथ-साथ आयात और निर्यात दोनों को मिलाकर 150 टीईयू से अधिक प्रहस्तन करने वाले कोम्बी-जलयानों पर भी लागू होगी।
  - (iv) जब पत्तन देयताओं और मार्गदर्शी शुल्क में से कोई एक प्रभार्य न हो तो यह छूट प्रशुल्क के प्रभार्य घटक पर लागू होगी।
7. वीपीटी को अपने दरमान में इन उपबंधों को उचित ढंग से शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003/(असा०)]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Mumbai, the 18th June, 2003

#### NOTIFICATION

No. TAMP/20/2003-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Visakhapatnam Port Trust for extending concession in vessel-related charges to container vessels as in the Order appended hereto.

#### SCHEDULE

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/20/2003-VPT

The Visakhapatnam Port Trust (VPT)

...Applicant

#### ORDER

(Passed on this 5th day of June, 2003)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for extending concession in vessel-related charges to container vessels.

2. The VPT has made the following main points in support of its proposal:

- (i). It is predominantly a bulk cargo handling port; no exclusive container handling facilities exist at the port. In consonance with the changing requirement, it has taken a view to develop container handling facilities at the outer harbour to handle the container cargo. A deep draft berth has been built in outer harbour capable of accommodating mainline vessels upto 14.9 mtrs. draft.
- (ii). Since development of container handling facilities requires huge investment, and also keeping in view the guidelines issued by the Government for privatisation, it has signed an agreement with the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) to develop container handling facilities at this berth on BOT basis for thirty years.
- (iii). The port dues and pilotage for different sizes of container vessels at the VPT are much higher compared to the tariffs for similar size of container vessels at the competing port, i.e., Chennai Port.

- (iv). The Tuticorin Port has proposed to give concession in the vessel related charges to mainline container vessels and the same has already been approved by the Authority recently. The Chennai port has also proposed for a similar concession for main line container vessels. In this backdrop, the vessel related charges for container vessels at the VPT which are already high compared to the existing tariff at the Chennai port, need to be reduced to attract more container vessels for the proposed Container Terminal.
- (v). It has also given a comparison of the port dues and pilotage fees applicable at the VPT vis-à-vis the CHPT to substantiate its claim. It has pointed out that the aggregate of Port Dues and Pilotage is higher by 8% for 10,000 GRT vessel, 2% more in case of 20,000 GRT vessels and 11% more in case of 27,000 GRT (after considering 10% discount already in force at the VPT). For vessels more than 27000 GRT, the difference is in the range of 24% to 100%.
- (vi). Since the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) has got an assured throughput of 4,00,000 TEUs, a well established infrastructure facilities and a natural positional advantage of well developed port, it will be more appropriate that the vessel related charges for containers at the VPT are less than the tariff applicable at the Chennai Port to attract container vessels.

2.2. In this backdrop, the VPT has proposed the following concessions in vessel-related charge for port dues and pilotage for container vessels:

- (i). To extend 35% discount in the sum of port dues and pilotage instead of the existing 10% discount for container vessels upto 27000 GRT.
- (ii). To extend 25% discount in the sum of port dues and pilotage for container vessels of more than 27000 GRT with an upper limit of US \$ 12,500.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VPT proposal was forwarded to the VCTPL and concerned user organisations for their comments.

3.2. A joint hearing in this case was held on 8 May 2003 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and the concerned users have made their submissions. At the joint hearing, the Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) have also filed a written submission.

4. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

5. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges;

- (i). The existing Scale of Rates prescribes a concession of 10% in port dues, pilotage and berth hire for all container vessels. The proposal in hand is to further liberalise the existing discount scheme for container vessels. The intention of the port is to attract container trade and make better utilisation of the dedicated container terminal developed under the BOT arrangement. The analysis furnished by the VPT shows that vessel related charges for container vessels even after the 10% discount allowed now are more than the neighbouring container port. In this backdrop, the proposal of the VPT is to be seen as setting promotional tariff so that it can find a place in the competitive container market. It is noteworthy that not only the VPT but even established container terminals at CHPT and TPT are offering discounts to container vessels to remain competitive.

1760 91/03 - 2

- (ii). There can be an opinion that the regulator should not have any objection to approve proposals for allowing discounts which may allow the service provider a flexibility in marketing and benefit the user community. While this position is generally accepted, care should be taken to ensure that discount allowed to one segment of traffic should not in long run increase the burden on other segments. If volume remaining more or less static, discount allowed at one place will have repercussion on other activity/segment in the cost plus model of tariff setting being adopted now. In the VPT case, however, the port anticipates growth in container traffic. The private terminal operator has also echoed similar views. The users have welcomed the proposal. Further, the VPT has indicated that even after the proposed discount, it will recover variable cost of operation, though this statement is not substantiated by any cost analysis. Since such an analysis may not be carried out in isolation for only one category of tariff, it can be conveniently done at the time of the next general revision of tariff exercise. Till such time volume builds up to off set the revenue loss on account of the proposed discounts, the VPT must adjust such loss from the return on capital employed allowed to it in the last general revision of tariff; it cannot seek tariff increase elsewhere to compensate the drop in revenue in vessel-related activity on account of the proposed discount.
- (iii). This Authority has already approved a discount scheme for mainline container vessels at the TPT. A similar proposal made by the CHPT has also been approved by this Authority recently. Unlike the CHPT and TPT, the VPT has proposed to extend the concession to all container vessels without restricting it to mainline vessels only. It has even conceded to the demand of INSA and SCI to allow such concessions to combi-vessels which handle 150 TEUs taking import and export together. Viewing the proposal as the commercial judgement of the VPT, this Authority has no reservation to approve it.
- (iv). The proposal is to allow discount on the sum total of port dues and pilotage. The INSA has requested to allow the discount on individual components as there can be some rare case where one of the two charges may not become chargeable. This request is found to be reasonable and hence allowed.
- (v). Ordinarily, an amendment in vessel related charges comes into effect 30 days after its notification in the Gazette of India. Since this case is not for increasing the charges but to allow discount and put a ceiling on the chargeable amount, the scheme is made effective from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Significantly, the dedicated container terminal is proposed to be commissioned with effect from 11 June 2003 and hence early implementation of the Scheme may be beneficial to the Trade.

6. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). 35% discount in the sum of port dues and pilotage instead of the existing 10% discount for container vessels upto 27000 GRT.
- (ii). 25% discount in the sum of port dues and pilotage for container vessels more than 27000 GRT subject to a maximum levy of US \$ 12,500.
- (iii). The discount will be applicable to dedicated container vessels as well as combi-vessels which handle more than 150 TEUs taking import and export together.
- (iv). When either port dues or pilotage is not leviable, the discount shall be allowed on the chargeable component of tariff.

7. The VPT is directed to include these provisions in its Scale of Rates appropriately.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT. III/IV/143/2003(Exty.)]